

Vorlage		Vorlage-Nr:	FB 61/0954/WP17
Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen		Status:	öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		AZ:	
		Datum:	03.05.2018
		Verfasser:	FB 61/300, Dez III
Verkehrssituation in der Junkerstraße zwischen Lochnerstraße und Vaalser Straße Bürgerantrag vom 28.02.2018			
Beratungsfolge:			
Datum	Gremium	Zuständigkeit	
29.05.2018	Bürgerforum	Kenntnisnahme	

Beschlussvorschlag:

Das Bürgerforum nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		X	

Investive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschriebe- ner Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschriebe- ner Ansatz 20xx ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschriebe- ner Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschriebe- ner Ansatz 20xx ff.	Folgekos- ten (alt)	Folgekos- ten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		

Erläuterungen:

Der Antragsteller bemängelt die aus seiner Sicht unkoordinierte Signalsteuerung am Knoten Junkerstraße/Lochnerstraße.

Die Fachverwaltung hat die Grüne Welle auf der Junkerstraße überprüft und sieht kein Optimierungspotenzial. Die Grüne Welle ist in Abhängigkeit von der Stärke der Verkehrsströme in beiden Richtungen nutzbar.

Bei schwachem Verkehr kann man ohne Halt vom Boxgraben über den Knotenpunkt Schanz bis über den Knotenpunkt Königstraße/Turmstraße und in Gegenrichtung fahren. Der Verkehr vom Boxgraben hat keine Wartezeit am Knoten Vaalser Straße/Lochnerstraße. Fährt man allerdings bei Grünbeginn am Knotenpunkt Vaalser Straße/Junkerstraße in Richtung Ponttor los, dann muss man am Knotenpunkt Vaalser Straße/Lochnerstraße ca. 20 Sekunden auf Grün warten. Dies passiert hauptsächlich den Linksabbiegern von der Lütticher Straße.

Bei starkem Verkehr und einer Vielzahl von Einbiegern aus den in den Alleenring einmündenden Straßen werden die Straßenabschnitte zwischen den Signalanlagen so belastet, dass die Grüne Welle nicht mehr funktionieren kann.

Die vier Signalanlagen an den Knotenpunkten Schanz, Junkerstraße/Vaalser Straße, Junkerstraße/Lochnerstraße und Junkerstraße/Königstraße (siehe auch Anlage 1) sind optimal miteinander koordiniert. Einen Bruch in der Grünen Welle gibt es erst zwischen den Knoten Junkerstraße/Königstraße und Turmstraße/Claßenstraße, die mehr als einen halben Kilometer voneinander entfernt sind.

Dem Antragsteller wurde mehrfach angeboten, die Signalschaltung des Knotenpunktes Junkerstraße/Lochnerstraße und die Koordinierung mit den Nachbaranlagen im persönlichen Gespräch detailliert anhand der vorhandenen Planungsunterlagen zu erläutern und zu diskutieren. Auf dieses Angebot ist er nicht eingegangen.

Lichtsignaltechnik in Aachen

Im städtischen Raum bestimmt die Lichtsignalsteuerung maßgeblich die Verkehrsabwicklung im gesamten Straßennetz. Lichtsignalanlagen werden zur Erhöhung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer und zur Verbesserung der Qualität des Kfz-Verkehrsablaufes eingesetzt. Die Lichtsignalsteuerung ist aber auch ein wichtiges Instrument zur Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs und zur Bündelung und Lenkung des Kfz-Verkehrs.

Im Stadtgebiet Aachen gibt es 229 Lichtsignalanlagen. 203 befinden sich in der Baulast der Stadt Aachen, 26 teilweise oder vollständig in der Baulast des Landesbetriebs Straßen NRW.

Jede Signalanlage verfügt über ein Knotensteuergerät, das vor Ort einen Großteil der Steuerungsfunktionen übernimmt. 184 LSA sind an den zentralen Verkehrssteuerungsrechner angeschlossen.

Diese Anlagen können von einem zentralen Terminal aus bedient und überwacht werden. Störungen werden in der Zentrale angezeigt und aufgezeichnet.

Der Verkehrsrechner koordiniert die Anlagen einer Grünen Welle. Er schaltet tageszeitabhängig verschiedene Signalpläne, deren Grünzeitverteilungen an die im Tagesverlauf wechselnden Verkehrsbelastungen angepasst sind.

Die Zentrale ermöglicht einen Fernzugriff auf die Signalsteuerungen bzw. die Signalplanauswahl und damit deren manuelle Anpassung an wechselnde Verkehrsverhältnisse.

157 Anlagen liefern über moderne Rechner-Schnittstellen Online-Daten, die eine tiefer gehende Funktionsanalyse am Verkehrsrechner ermöglichen. Darüber hinaus gibt es 23 Steuergeräte mit Funktionschnittstellen und 4 Steuergeräte mit einem veralteten Schnittstellentyp, bei denen nur ein sehr eingeschränkter Datenaustausch zwischen Knotensteuergerät und Zentrale erfolgen kann.

Planungsgrundsätze für Lichtsignalanlagen und Grüne Wellen

Die Verteilung der Grünzeiten und die Einteilung der Fahrspuren orientiert sich an den vorhandenen Verkehrsstärken. Die Verkehrsstärken werden als notwendige Planungsgrundlage für alle signalisierten Knotenpunkte regelmäßig im Rahmen von Verkehrszählungen erfasst. Aufbauend auf diesen Verkehrszählungen wird die Signalplanung erstellt. Mit Hilfe einer Verkehrsdetektion kann an einigen Knoten zusätzlich auf temporäre Schwankungen in der Verkehrsstärke mit einer verkehrsabhängigen Veränderung der Grünzeiten reagiert werden. Schwach belastete Nebenstraßen erhalten häufig nur auf Anforderung ein Grünfenster.

Die Verteilung der Grünzeiten kann sich selbstverständlich nicht allein an den Kfz-Verkehrsmengen orientieren. Weitere entscheidende Vorgaben für die Signalplanung ergeben sich aus den Anforderungen der Fußgänger, der Radfahrer und des ÖPNV.

Bis auf wenige Ausnahmen befinden sich alle 210 Lichtsignalanlagen im Stadtgebiet auf Straßen mit mehr als 5000 Kfz/Tag im Querschnitt. Lichtsignalanlagen werden in folgenden Fällen eingesetzt:

- Große Verkehrsstärken in mehreren Verkehrsströmen eines Knotenpunktes
- Große Verkehrsstärke und/oder hohe Geschwindigkeiten auf der übergeordneten Straße
- Unzureichende Sichtverhältnisse
- Häufung von Unfällen zwischen Linksabbiegern und Gegenverkehr
- Gefährdung schutzbedürftiger Verkehrsteilnehmer (Radfahrer/Fußgänger)

Grundsätzlich wird das Ziel einer möglichst unterbrechungsfreien Fahrt angestrebt. Starke Verkehrsströme sollen in so genannten Grünen Wellen, ohne Halt, mehrere aufeinander folgende Lichtsignalanlagen passieren können.

In der Regel wird keine Signalschaltung völlig unabhängig von den signalisierten Nachbarknoten betrieben. Nur in Ausnahmefällen wird ein Streckenzug oder eine Einzelanlage nicht mit den Nachbarknoten koordiniert.

Keine Koordinierung gibt es auf folgenden Straßenabschnitten:

Roermonder Straße in Laurensberg und Richterich
Freunder Landstraße
Karl-Marx-Allee

Als Einzelläufer werden betrieben:

Merowinger Straße/Purweider Weg
Linterstraße/Schönforststraße
Aachener Straße/Oberforstbacher Straße
Eupener Straße/Weißhausstraße

alle Sofort-Grün-Drucktastenanlagen (Anlage 2)

An allen anderen Hauptverkehrsstraßen wird soweit möglich eine Grüne Welle geschaltet. Dabei stehen die Grünen Wellen der gegenläufigen Fahrrichtungen in Konkurrenz zueinander. Nur bei gleichmäßigen Knotenpunktabständen lassen sich für beide Fahrrichtungen Grüne Wellen realisieren. Gleichmäßige Knotenpunktabstände sind jedoch in der Praxis nicht vorhanden.

Es ist also die Entscheidung zu treffen, ob eine der beiden Fahrrichtungen bevorzugt werden soll. Auf den Ein- und Ausfallstraßen im Stadtgebiet ist diese Entscheidung relativ einfach. Morgens bewegt sich die Hauptlast des Verkehrs stadteinwärts, am Nachmittag stadtauswärts. Aus diesem Grunde wird zugunsten einer Verflüssigung des Verkehrs die jeweilige Hauptlastrichtung in der Planung der Grünen Welle bevorzugt, was bedeutet, dass in Gegenrichtung häufig eine als schlecht empfundene Koordinierung der Lichtsignalanlagen geschaltet wird. Dies trifft besonders diejenigen Kfz-Fahrer, die morgens stadtauswärts oder nachmittags stadteinwärts fahren, also entgegen der Hauptlastrichtung unterwegs sind.

Auf den Ringstraßen lassen sich nur zum Teil Hauptlastrichtungen feststellen. In der Planung werden daher die Richtungen relativ gleichwertig behandelt.

In der Regel werden in Zeiten mit hohem Verkehrsaufkommen Umlaufzeiten von 90 Sekunden geschaltet. In Schwachlastzeiten wird zur Reduzierung der Wartezeiten die Umlaufzeit auf 75 Sekunden reduziert, bzw. die Signalanlage ausgeschaltet (Nachtabstaltung). In Anlage 3 sind die Schaltzeiten der Signalanlagen zusammengestellt. S1 ist das Morgenprogramm, S3 das Nachmittagsprogramm und S2 das Schwachlastprogramm.

Das Aachener Straßennetz, das aus sich schneidenden Radialen und Ringstraßen besteht, stellt für die Planung optimaler Grüner Wellen eine besondere Herausforderung dar.

An Knotenpunkten, an denen sich Radialstraßen und Ringstraßen kreuzen, müssen zum Teil auch abbiegende Ströme koordiniert werden. Besonders schwierig ist dies in Bereichen mit dicht aufeinander folgenden Knotenpunkten. Als Beispiele hierfür seien genannt:

- Normaluhr mit den Knotenpunkten Römerstraße/Kurbrunnenstraße/Dunantstraße und Wilhelmstraße/Zollerstraße/Theaterstraße
- Trierer Straße im Bereich der Anschlussstelle Brand mit den Knotenpunkten Trierer Straße/BAB-Auffahrt in Richtung Köln und Trierer Straße/Debyestraße/BAB-Auffahrt in Richtung Belgien
- Außenringversatz Lütticher Straße mit den Knotenpunkten Lütticher Straße/Amsterdamer Ring/Hohenstaufenallee und Lütticher Straße/Brüsseler Ring.

Der Verkehrsfluss innerhalb der Grünen Wellen unterliegt erheblichen Störfaktoren, die einzeln betrachtet das Funktionieren der Welle sehr beeinflussen können, sich in Summe aber noch gravierender bemerkbar machen. Hierzu einige Beispiele:

Eine Überschreitung der Leistungsfähigkeit von besonders stark belasteten Einzelanlagen kann zu einer Rückstaubildung führen, die sich erst nach mehreren Umläufen wieder auflöst. Bei hohen Verkehrsbelastungen kommt die Grüne Welle häufig über einen längeren Zeitraum vollständig zum Erliegen.

Das Halten oder Parken in zweiter Reihe zum Be- und Entladen (speziell durch die diversen Postzusteller) wird ab einer bestimmten Verkehrsbelastung zu einem wesentlichen Störfaktor der Welle. Gerätestörungen/Übertragungsstörungen können ebenfalls die Grüne Welle nachhaltig durcheinander bringen. Wie bei jedem technischen Gerät kann es auch an den 229 Aachener Signalanlagen trotz intensiver und kostenaufwendiger Wartung zu Störungen kommen. Vandalismus oder Unfälle tragen ebenfalls zu Störungen der Grünen Wellen bei.

Wenn der Abstand von benachbarten Anlagen mehr als 750 m beträgt, ist eine Grüne Welle nicht mehr realisierbar, da sich bei größeren Abständen die Fahrzeugpuls so weit auflösen, dass eine Koordination nicht mehr sinnvoll ist.

Erheblichen Einfluss auf die Qualität der Grünen Wellen hat die Entscheidung, die Kfz-Grünzeiten zugunsten der schwächeren Verkehrsteilnehmer zu kürzen oder in ihrer zeitlichen Lage zu verschieben. Dabei greift die Berücksichtigung der Fußgängersicherheit besonders stark in die Schaltungen und damit in die Grünen Wellen ein.

In Aachen sind 55 Anlagen mit Fußgängerdrucktasten ausgestattet. An 34 Signalanlagen gibt es eine so genannte Sofort-Grün-Schaltung für Fußgänger. Hier wird über die Fußgängerdrucktaste mit einer sehr kurzen Zeitverzögerung der Kfz-Verkehr auf Rot und die Fußgängerfurt auf Grün geschaltet. Dabei wird aus Gründen des Fußgängerkomforts und der Fußgängersicherheit keine Rücksicht auf die Grüne Welle genommen. Einige dieser Anlagen befinden sich auf stark belasteten Einfallstraßen, z.B.:

Hohenstaufenallee/Schillerstraße
Vaalser Straße/Westpark
Vaalser Straße/Hammerweg
Roermonder Straße/Rosenhügel
Roermonder Straße/Schloss-Schönau-Straße
Krugenofen/Sebastianstraße
Blücherplatz/Eintrachtstraße
Mozartstraße/Reumontstraße/Südstraße
Halifaxstraße/Auf der Hörn
Lütticher Straße/Santoriumstraße

Weiterhin wirken sich besonders komfortable Fußgängerschaltungen (z.B. zwei Grünfenster für Fußgänger im 90-Sekunden-Umlauf) oder besonders sichere Fußgängerschaltungen (z.B. Rund-um-Grün) in der Regel negativ auf die Grüne Welle aus, dazu einige Beispiele:

An der Fußgängersignalanlage Ludwigsallee/Ehrenmal wird zur Verkürzung der Fußgängerwartezeiten bei Drucktastenanforderung ein zweites Grünfenster im 90-Sekunden-Umlauf für die Fußgänger geschaltet, welches erheblich in die Grüne Welle eingreift.

Auf dem Grabenring sind acht Anlagen mit Rund-um-Grün für Fußgänger geschaltet. Zugunsten der Sicherheit des hohen Fußgängeraufkommens wird dabei eine starke Beeinträchtigung des fließenden Kfz-Verkehrs in Kauf genommen:

Templergraben/Wüllnerstraße
Karlsgraben/Lochnerstraße
Karlsgraben/Königstraße
Alexianergraben/Annastraße
Seilgraben/Alexanderstraße
Templergraben/Pontstraße
Seilgraben/Neupforte
Seilgraben/Minoritenstraße

In Einzelfällen wird zur Erhöhung der Fußgängersicherheit die Rund-um-Grün-Schaltung auch außerhalb des Grabenringes eingesetzt:

Wilhelmstraße/Lothringer Straße
Stolberger Straße/Elsassstraße
Alt-Haarener-Auf der Hüls
Alt-Haarener-Straße/Haarener Gracht
Kornelimünster Steinkaulplatz
Lütticher Straße/Limburger Straße
Limburger/Hohenstaufenallee

Darüber hinaus wird zugunsten einer Bevorrechtigung des ÖPNV an Lichtsignalanlagen (RBL) eine Störung der Grünen Welle in Kauf genommen. Um dem Bus die Ausfahrt aus einer Busspur oder Haltestelle in den fließenden Verkehr zu ermöglichen, wird der Pulk des Kfz-Verkehrs signaltechnisch für einige Sekunden zurückgehalten. Der Fahrzeugpulk erreicht dann entsprechend verspätet die nächste Signalanlage. Daraus ergibt sich eine Reduktion des ohne Halt nutzbaren Grünzeitfensters. An 49 LSA findet eine Beeinflussung mit RBL-Telegrammen statt. An 10 LSA werden Busse über Schleifen oder Infrarotsonden detektiert.

Umweltaspekte: Luftschadstoffbelastung/ Lärmsituation

Gemäß einem aktuellen Luftschadstoff-Screening des FB Umwelt liegt die Stickstoffdioxidbelastung (NO₂) in der Junkerstraße derzeit noch bei etwa 40 µg/m³ (damit Niveau des EU-Grenzwertes), jedoch bei anhaltend sinkender Tendenz. Damit ist die Belastungssituation im Vergleich innerstädtischer Hauptverkehrsachsen als hoch, jedoch nicht als kritisch einzustufen. Im Zug der Luftreinhalteplanung wird auch die Junkerstraße weitere Entlastungen erfahren; insoweit besteht aus Verwaltungssicht keine erweiterter Handlungsbedarf.

Hinsichtlich der Lärmbelastungssituation wird die Junkerstr. dagegen als Lärmbelastungsschwerpunkt der Prioritätsstufe 1 bewertet; Angesichts des engen Straßenquerschnitts ist insbesondere dafür Sorge zu tragen, daß bei zukünftigen Fahrbahnerneuerungen ein hochwertiger, lärmindernder Asphalt (sog. LOA) eingebaut wird. Hauseigentümern wird weiterhin empfohlen, bei Modernisierungsmaßnahmen auf hochwertige und lärmindernde Außenbauteile (insbesondere Fenster) zu achten.

Fazit:

Das Verkehrsstraßennetz der Stadt Aachen dient unterschiedlichsten Verkehrsarten und Nutzergruppen, deren Belange jeweils im Einzelfall abgewogen werden müssen. Grundsätzlich wird dabei die signaltechnische Koordinierung aufeinander folgender Knotenpunkte geplant, betrieben und mit den jeweils aktuellsten Erkenntnissen fortlaufend überprüft und optimiert. Wegen der Komplexität der Ansprüche an den Verkehrsraum ist jedoch eine Grüne Welle insbesondere bei hohem Verkehrsaufkommen häufig nicht realisierbar.

Anlage/n:

Anlage 1: Übersicht Signalanlagen Schanz bis Junkerstraße/Königstraße

Anlage 2: Fußgängersignalanlagen mit Sofort-Grün-Schaltung

Anlage 3: Schaltzeiten der Signalanlagen in Aachen

Anlage 4: Bürgerantrag